DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie 10 zł, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — 8 zł i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego 1 zł *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — 200 zł, 1/2 strony — 100 zł, 1/4 strony — 50 zł, 1/8 strony — 25 zł, 1/16 strony — 15 zł, 1/32 strony — 10 zł. Ogłoszenia drobne po 25 groszy za wyraz.

Rok I. Warszawa, dnia 29 września 1928 r. Nr. 10.

TREŚĆ:

DZIAŁ URZĘDOWY.

A. Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 28 września 1928 r. w sprawach taryfowych, zawierające co następuje:

B. Obwieszczenia.

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 28 września 1928 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

Poz. 62. Taryfa Międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznemi (T. M T.).

Z dniem 1 października 1928 r. uzupełnia się Taryfę Międzynarodową na przewóz towarów kolejami żelaznemi (T. M. T.), ogłoszoną w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 25 sierpnia 1928 r., Nr. 7, poz. 39, Regulaminem Międzynarodowym dla przewozu wagonów prywatnych o brzmieniu następującem:

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU WAGONÓW PRYWATNYCH.

Z uwagi na to, że koleje angielskie nie należą ani do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, ani do Umowy o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej stosuje się przy przewozie trajektowym między lądem stałym a Wielką Brytanją lub w kierunku odwrotnym przepisy specjalne.

Artykuł I.

Określenie wagonów prywatnych.

§ 1. Wagony prywatne dopuszczone do komunikacji międzynarodowej, obejmują następujące specjalne rodzaje wagonów, które pewien zarząd kolei żelaznej włącza do swego taboru na nazwisko osoby prywatnej (osoby lub firmy) i oznacza je szczególnym znakiem [P]. W stosunku do kolei uważa się za właściciela wagonu tę osobę, która uzyskała włączenie wagonu i której nazwisko na wagonie jest uwidocznione.

§ 2. Do wagonów tych należą:

a) wagony-kotły (cysterny, rezerwoary, wagony z trwale umocowanemi beczkami, zbiornikami, kadziami i wagony-tanki),

b) wszystkie inne wagony, z wyjątkiem wagonów-kotłów, specjalnie urządzone do przewozu pewnych towarów.

§ 3. Kolej żelazna, do której taboru zażądano włączenia wagonu, jest jedynie uprawnioną do rozstrzygnięcia, czy wagon ten ma być dopuszczony do komunikacji międzynarodowej.

Artykuł II.

Warunki przewozu towarów w wagonach prywatnych.

Przewóz towarów w wagonach prywatnych podlega przepisom ustawowym o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

Artykuł III.

Warunki przewozu wagonów prywatnych.

§ 1. Wagonu prywatnego można używać wyłącznie do przewozu takich towarów, do jakich są przeznaczone.

§ 2. Jeżeli wagony prywatne zaopatrzone są w przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, urządzenia maszynowe i t. p., to obsługa tych urządzeń należy do nadawcy lub odbiorcy.

§ 3. Przewóz próżnych wagonów prywatnych odbywa się na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, o ile w regulaminie niniejszym nie postanowiono inaczej.

Nadawca powinien w liście przewozowym zamieścić oprócz danych przewidzianych przez Konwencję Międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznemi, jeszcze dane nastęopujące:

a) w rubryce „Oznaczenie towaru" — uwagę „próżny do załadowania" lub „próżny z powrotem".

b) w rubryce „Cechy i numery" — nazwę kolei, do której taboru wagon jest włączony, numer i stację macierzystą wagonu.

Artykuł IV.

Prawo rozporządzania.

§ 1. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym wobec kolei przysługuje, z wyjątkiem wypadków przewidzianych poniżej w § 2, osobie, która włączyła wagon.

Właściciel wagonu prywatnego, o ile chce wagon ten wysłać próżny, powinien wręczyć stacji nadawczej list przewozowy, podpisany przez niego jako nadawcę.

§ 2. Nadawca wagonu prywatnego tak próżnego, jak ładownego, nie będący równocześnie osobą, która włączyła wagon, obowiązany jest doręczyć stacji nadawczej, równocześnie z listem przewozowym, pisemne oświadczenie tejże osoby, że zgadza się na oznaczony przewóz.

Na czas trwania tego przewozu zawiesza się prawo do rozporządzania osoby, która włączyła wagon.

Oświadczenie to nie jest wymagane, jeżeli wagon wysłany do załadowania przez osobę, która włączyła wagon, będzie przez odbiorcę oddany w stanie załadowanym na stacji, do której wagon nadszedł.

Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli spełnił warunki, przewidziane w pierwszym ustępie niniejszego paragrafu.

§ 3 W braku odmiennego zlecenia osoby, która włączyła wagon, kolej ma prawo wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem odesłać do wyładowania na stację macierzystą za listem przewozowym na nazwisko i na rachunek nadawcy.

Postanowienie to obowiązuje w wypadkach, gdy próżne wagony prywatne, które przybyły po ładunek nie zostaną przez odbiorcę zwrócone w stanie ładownym w ciągu 8 dni po przybyciu—o ile osoba, która włączyła wagon, nie udzieliła przed upływem tego terminu zlecenia odmiennego.

Postanowienia nieniejszego paragrafu nie dotyczą wagonów prywatnych, stojących na bocznicach prywa nych.

Artykuł V.

Niedopuszczalność zaliczeń, zaliczek w gotowiźnie i deklaracji w dostawie.

§ 1. Próżne wagony prywatne nie mogą być obciążane zaliczeniami i zaliczkami w gotowiźnie. Jednakże kolej żelazna ma prawo obciążyć wagon należnościami uprzedniemi i wogóle wszystkiemi powstałemi wydatkami.

§ 2. Deklaracja interesu w dostawie przy próżnych wagonach prywatnych jest niedozwolona.

Artykuł VI.

Odpowiedzialność.

§ 1. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy próżnych wagonów, odpowiada kolej wyłącznie wobec osoby, która wagon włączyła.

§ 2. W razie przekroczenia terminu dostawy przy towarach załadowanych do wagonów prywatnych, kolej żelazna nie odpowiada za opóźniony zwrot próżnego wagonu.

§ 3. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego, albo za zaginięcie jego części składowych, kolej żelazna odpowiada tylko na zasadzie umowy, zawartej przy włączeniu wagonu między włączającym wagon a koleją żelazną (umowa o włączeniu wagonu, postanowienia regulaminowe i t. d.).

W szczególności nie stosuje się przy przewozie wagonów prywatnych terminów ustalonych w artykule 30 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

§ 4. Roszczenia o odszkodowanie na zasadzie powyżej przytoczonych paragrafów 1 i 3 może zgłaszać tylko osoba, która wagon włączyła; należy je skierowywać do kolei żelaznej, do której taboru wagon jest włączony.

Nr. III/. Rw. 10568/28.

Poz. 63. Taryfa towarowa polskich kolei normalnotorowych (część II, III, IV i V), obowiązująca od dnia 1 stycznia 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1927, Nr. 112, poz. 953).

Z dniem 1 października 1928 r. w Taryfie towarowej polskich kolei normalnotorowych wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące: W części V „Taryfy wyjątkowe":

1. W taryfie wyjątkowej Nr. 34 na przewóz ryżu łuskanego lub polerowanego w p. 1 „Obszar ważności" skreśla się stację „Gdynia", a p. 3 „Warunki stosowania" uzupełnia się zdaniem: „które obowiązane są udowodnić, iż ryż surowy, niełuskany został w tej samej ilości sprowadzony przez Gdynię lub Gdańsk".

2. W taryfie wyjątkowej Nr. 39 oraz w taryfie wyjątkowej I na przewóz zboża przed słowami: „oraz nasion buraczanych", wstawia się: „ziemniaków (poz. *a*) z gr. 3)."

3. W tytule taryfy wyjątkowej VI na przewóz olejów po słowie: „olejów" dodaje się w nawiasach: „(oprócz oleju lnianego)".

4. W taryfie wyjątkowej XII na przewóz jaj w p. „Opłaty" skreśla się słowa: „przy obliczaniu najmniej za 15.000 kg. i po 280 gr. przy obliczaniu najmniej za 10.000 kg.".

5. W taryfie wyjątkowej XXXV na wywóz gliceryny w p. 2 „Opłaty", w ust. d) skreśla się nazwę: „karbid", natomiast wprowadza się ją do ust. f) tegoż p. 2.

6. Wprowadza się nową taryfę wyjątkową XLV w brzmieniu następującem:

„Taryfa wyjątkowa XLV.

Na przewóz ryżu łuskanego lub polerowanego (z gr. 117).

1. Obszar ważności. Od stacji Gdynia do wszystkich stacyj kolei polskich.

2. Opłaty. Przewoźne za przesyłki całowagonowe oblicza się za całą odległość przewozu, nie wyłączając kolei na obszarze W. M. Gdańska, według klasy V.

3. Warunki stosowania. Nadawcą przesyłki może być tylko łuszczarnia ryżu lub młyn ryżowy."

Nr. III/Tg. 10891/28.

Poz. 64. Taryfa na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych oraz kolei polskich, położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony a stacjami włoskich kolei państwowych z drugiej strony przez Czechosłowację, Austrję, Węgry, Królestwo Serbów, Kroatów i Słoweńców, Niemcy i Szwajcarję, obowiązująca od dnia 1 maja 1927 r., ogłoszona w Monitorze Polskim z r. 1927, Nr. 104.

Z dniem 1 października 1928 r. wprowadza się do wymienionej wyżej taryfy następujące zmiany i uzupełnienia:

Wstęp.

1. Ustęp 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„Przewóz osób i bagażu odbywa się na zasadzie postanowień:

a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznemi (K. M. O.), podpisanej w Bernie dnia 23.X.1924 r., oraz Ujednostajnionych Postanowień Dodatkowych do tejże Konwencji;

b) niniejszej taryfy".

2. Punkt b) ustępu 3-go otrzymuje brzmienie następujące:

„b) za polskie koleje państwowe przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych" oraz przez Dyrekcję Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Zarządu Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku" (Tarif- und Verkehrsanzeiger der Polnischen Staatseisenbahnverwaltung in Danzig)."

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia szczególne.

B. Przewóz bagażu.

3. „§ 12. Odpowiedzialność kolei za bagaż. Ubezpieczenie terminu dostawy" skreśla się z całym odnoszącym się doń tekstem.

ROZDZIAŁ II.

Tabele opłat.

A. Uwagi wstępne.

4. Po punkcie 9 na stronie 14 Taryfy wprowadza się nowy następujący punkt 10:

„10. Prócz opłat za przewóz bagażu pobiera się na rzecz Zarządu Kolei Królestwa Serbów-Kroatów-Słoweńców od każdej sztuki przesyłki bagażowej, przechodzącej tranzytem przez linje tych kolei — opłatę dodatkową w wysokości 0,08 dol., jako należność za załatwianie formalności celnych".

5. Punkty 10 i 11 na tejże stronie 14 otrzymują nową numerację kolejną 11 i 12.

Nr. III/Os. 9243/28.

Poz. 65. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część I, na przewóz towarów (wyłączając węgiel), obowiązująca od dnia 1 września 1927 r.

Z dniem 1 października 1928 r. aż do odwołania albo włączenia do dodatku taryfowego wprowadza się do taryfy tej zmiany następujące:

Objaśnienia skrótów.

Na str. 9 przedostatni wiersz otrzymuje brzmienie następujące:

„K. M. T. — Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznemi".

Wstęp.

Na str. 11 w ustępie *a* w pierwszym wierszu słowa „z dnia 14 października 1890 r." zastępuje się słowami „z dnia 23 października 1924 r."

A.

Postanowienia specjalne do Konwencji Międzynarodowej.

Na str. 13 (str. 3 dodatku I, II i III) postanowienia dotychczasowe otrzymują brzmienie następujące:

1. **Do artykułu 6. (Treść i forma listu przewozowego).**

Wskazania i oświadczenia nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, powinny być wpisane literami łacińskiemi.

W komunikacji z Polski do Czechosłowacji w przejściu bezpośredniem winien nadawca sporządzać list przewozowy w języku polskim, w odwrotnym kierunku zaś w języku państwowym.

2. **Do artykułu 11. (Terminy dostawy).**

Terminy dostawy oblicza się za drogę przewozu, wskazaną w przepisach kierunkowych, według wykazu odległości niniejszej taryfy.

Do regulaminowych terminów dostawy dolicza się terminy dodatkowe, obowiązujące na kolejach uczestniczących w przewozie.

3. **Do artykułu 17.** (**Opłacanie przewoźnego**).

Częściowe frankowanie do granicy Państwa albo do granicznej stacji przejściowej dopuszcza się tylko do tej granicy albo stacji granicznej, przez którą przesyłka ma być przewieziona zgodnie z przepisami kierunkowemi do niniejszej taryfy. Część przewoźnego, uiszczoną zgóry, oblicza się według stawki częściowej tablicy A albo B odnośnej taryfy do punktu stycznego (granicznego); jeżeli taryfa nie przewiduje stawki częściowej do punktu granicznego wskazanego przez nadawcę, część przewoźnego oblicza się według taryf związkowych lub wewnętrznych, obowiązujących na danym odcinku drogi przewozu.

Przy przeliczaniu przewoźnego i innych opłat stosuje się zawsze urzędowy kurs przeliczenia, ustalony przez kolej na dzień, w którym dokonywa się przeliczenia.

4 **Do artykułu 19.** (**Zaliczenia i zaliczki**).

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie na rzecz nadawcy dopuszcza się tylko w walucie stosowanej taryfy.

Na str. 15. Tytuły dotychczasowych ustępów 8 i 9 otrzymują brzmienie następujące:

„5. Do artykułu 23. (Przeszkody w przewozie)".

„6. Do artykułu 35. (Deklaracja interesu w dostawie)".

B.

POSTANOWIENIA TARYFOWE.

V. Przewóz towarów w wagonach niekrytych i t. d.

Na str. 21. W ustępach 1. a) i 3) słowa „K. M., załącznik 1", zastępuje się słowami „K. M. T., załącznik I,".

VII. Wagony prywatnych właścicieli.

Na str. 23.

1) W ustępie 4, w wierszu drugim od dołu, słowa: „art. 15 K. M.", zastępują się słowami: „art. 21, K. M. T.".

2) W ustępie 7, w wierszu drugim słowa: „art. 40 p. 1 i 2 oraz art. 41 K. M.", zastępuje się słowami „art. 33 i 36 K. M. T.".

3) W ustępie 8, w wierszu trzecim, słowa: „w art. 33 i 36 K. M.", zastępuje się słowami: „w art. 30. K. M. T.".

Nr. III/C. 9802/28.

Poz. 66. Taryfa dla bezpośredniej Czeskosłowacko-Sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę, tudzież Niemcy i Polskę, obowiązująca od 1 lipca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 139, z dnia 19.VI.1928 r.).

Z dniem 1 października 1928 r., podany w załączniku I. do taryfy, spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej Czeskosłowacko-Sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę, tudzież przez Niemcy i Polskę, uzupełnia się nazwami stacyj następujących:

na stronie 9-ej pod punktem 2 (kolej Jekateryneńska) — Mudrionaja; na stronie 11-ej pod punktem 20 (kolej Środkowo-Azjatycka) — Andiżan I, Andiżan gorod, Artyk, Buchara, Buchara gorod, Chodżent gorod Czardżuj, Dżałałabad, Duszak, Fergana gorod, Kaufmanskaja, Krasnowodsk I, Kokand I, Kokand gorod, Kerki gorod, Kanibadam gorod, Merw, Mielnikowo, Namangan, Namangan gorod, Połtorack, Połtorack gorod, Samarkand, Samarkand gorod, Samsonowo, Taszkent gorod, Taszkepri, Termez, Termez gorod; na stronie 12-ej, pod punktem 25 (koleje Południowo-Zachodnie) Chrystinowka, Itoła, Frontowka, Funduklejewka, Kamieniec-Podolsk, Kamieniec-Podolsk gorod, Korsuń, Kijew Podoł, Kijew-Podoł gorod, Kijew gorod, Kijew-Pietrowka, Monastyryszcze, Odessa-Gorod-Centr., Potasz, Smieła, Talnoje, Woroncowo-Gorodiszcze, Zarudnicy, Zwienigorodka, Żurawlewka.

Nr. III/Ws. 9911/28.

Poz. 67. Taryfa dla bezpośredniej Austrjacko-Sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, obowiązująca od dnia 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2, poz. 2, z dnia 15 lipca 1928 r.).

Z dniem 1 października 1928 r. podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej Austrjacko-Sowieckiej komunikacji towarowej, uzupełnia się na stronie 11-ej, pod punktem 25, nazwami następujących stacyj kolei Południowo-Zachodnich: Chrystinowka, Frontowka, Funduklejewka, Kamieniec-Podolsk, Kamieniec-Podolsk-Gorod, Kijew-Podoł, Kijew-Podoł-Gorod, Kijew-Gorod, Kijew-Pietrowka, Korsuń, Monastyryszcze, Odessa-Gorod Centr., Potasz, Smieła, Szpoła, Talnoje, Woroncowo-Gorodiszcze, Zarudnicy, Zwienigorodka i Żurawlewka.

Nr. III/Ws. 9912/28.

Poz. 68 A. Górnośląska komunikacja sąsiedzka.
B. Polskogórnośląsko-niemiecka komunikacja związkowa.
ad A. i B. Zniesienie istniejących i wprowadzenie nowych taryf.

Z dniem 1 października 1928 r. wprowadza się dla komunikacyj towarowych, wymienionych pod A i B nowe taryfy. Każda z nich składa się z zeszytu 1 i 2.

Taryfy te, jako załącznik do niniejszego Dz. T. i Z. K., nabyć można w kasie stacyjnej w Katowicach po cenie na nich uwidocznionej.

Z tym samym dniem tracą moc obowiązującą:

Taryfa dla Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej ważna od dnia 1 listopada 1924 r. wraz z dodatkami I—XI, tudzież do tejże taryfy wydane ogłoszenia, oraz

Taryfa dla Polskogórnośląsko-niemieckiej komunikacji związkowej, ważna od dnia 1 listopada 1924 r. wraz z Dodatkami I—X, tudzież do tejże taryfy wydane ogłoszenia.

Nr. III/N. 10750/28.

Poz. 69. Zniesienie taryf i zarządzeń taryfowych dla towarowych komunikacyj Polski z zagranicą i zagranicy z zagranicą tranzytem przez Polskę w związku z wprowadzeniem w życie Konwencji Międzynarowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi z dnia 23 października 1924 r.

Z dniem 1 października 1928 r. tracą moc obowiązującą następujące taryfy i zarządzenia taryfowe wraz ze wszelkiemi zmianami i uzupełnieniami do nich:

a) Taryfa dla komunikacji pomiędzy kolejami polskiemi, nie wyłączając położonych na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony, a kolejami belgijskiemi, francuskiemi i luksemburskiemi oraz kolejami terytorjum Sarry tranzytem przez Francję z drugiej strony, obowiązująca od 1 sierpnia 1925 r.

b) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26.I.1927 r. o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich, czeskosłowackich i austrjackich z jednej a stacjami kolei bułgarskich z drugiej strony, obowiązujące od dnia 1.II.1927 r.

c) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28.XII.1927 r. o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską, jakoteż Bułgarją, Jugosławją, Rumunją, Węgrami, Austrją oraz Czechosłowacją z jednej strony a stacjami kolei Orjentalnych z drugiej strony, obowiązujące od dnia 1 stycznia 1928 r.

d) Taryfa dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei polskich, włączając stacje, położone na obszarze W. M. Gdańska, z jednej strony a stacjami greckich kolei państwowych oraz stacją Aleksandrople kolei Orjentalnych w Grecji z drugiej strony, obowiązująca dla stacyj greckich kolei państwowych od dnia 17 sierpnia 1928 r., zaś dla stacji Aleksandrople kolei Orjentalnych od dnia 1.X.1928 r.

e) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1927 o wprowadzeniu bezpośrednich komunikacyj towarowych pomiędzy Polską a Czechosłowacją, Austrją, Węgrami, Włochami, Szwajcarją, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców oraz Rumunją, obowiązujące od dnia 1 kwietnia 1927 r.

f) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 grudnia 1926 r. o wydaniu taryfy dla polsko-niemieckiej komunikacji towarowej, obowiązującej od 1 stycznia 1927 r.

g) Taryfa kolejowa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska, oraz stacjami kolei, będących w zarządzie polskich kolei państwowych z jednej strony a stacjami położonych na obszarze Holandji kolei holenderskich i kolei niemieckich z drugiej strony tranzytem przez Niemcy, obowiązująca od 1 maja 1926 r.

h) Taryfa kolejowa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska, oraz stacjami kolei, będących w zarządzie polskich kolei państwowych z jednej strony a stacjami kolei a) duńskich, b) norweskich i c) szwedzkich z drugiej strony, w przewozie tranzytowym do a) i c) przez Niemcy, do b) przez Niemcy i Szwecję, obowiązująca od 1 lipca 1926 r.

i) Taryfa towarowa dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich i Zagłębia Sarry z jednej a stacjami kolei austrjackich z drugiej strony w przejściu bezpośredniem i tranzytem przez linje kolei czeskosłowackich, węgierskich i polskich, obowiązująca od 1 sierpnia 1928 r.

j) Rozporządzenie Ministra Komunikacji o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei niemieckich i kolei obszaru Sarry z jednej a stacjami kolei czeskosłowackich z drugiej strony a) przy przejściu bezpośredniem, b) tranzytem przez linje kolei austrjackich, c) tranzytem ptzez linje kolei polskich, obowiązujące od 1 stycznia 1928 r.

k) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Czechosłowacji z Rumunją tranzytem przez Polskę.

l) Zarządzenie taryfowe dla komuinkacji bezpośredniej Węgier z Rumunją tranzytem przez Polskę.

m) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Austrji z Rumunją tranzytem przez Polskę.

n) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Niemiec z Rumunją tranzytem przez Polskę.

o) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Francji i Belgji z Rumunją tranzytem przez Polskę.

p) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Szwajcarji z Rumunją tranzytem przez Polskę.

r) Zarządzenie taryfowe dla komunikacji bezpośredniej Krajów Północnych (Danja, Szwecja, i Norwegja) z Rumunją tranzytem przez Polskę.

W miejsce ich wchodzi w zastosowanie z dniem 1 października 1928 r. Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żeleznemi z dnia 23 października 1924, Ujednostajnione Postanowienia

dodatkowe Międzynarodowego Komitetu Przewozów kolejami żelaznemi oraz Regulamin Miądzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych.

Do art. 9 T. M. T. (Zasady obliczania opłat przewozowych. Taryfy i drogi przewozu).

W komunikacji między Polską z jednej a Belgją, Francją, Luksemburgiem, Holandją, Danją, Norwegją, Szwecją, Czechosłowacją, Austrją, Szwajcarją, Węgrami, Jugosławją, Włochami i obszarem Sarry z drugiej strony przy zastosowaniu polskogórnośląsko-niemieckiej taryfy związkowej oblicza się przewoźne i opłaty dodatkowe tej taryfy w obu kierunkach według wykazu opłat przewozowych w markach niemieckich, a nie we frankach złotych.

Nr. III/N. 10711/28

Poz. 70. Taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami T-wa Kolei Rzeszy Niemieckiej z jednej strony a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, tranzytem przez Polskę.

Na podstawie, wchodzących w życie na Polskich Kolejach Państwowych w komunikacjach z zagranicą z dniem 1 października 1928 r.: Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu z dnia 23 października 1924 r., ogłoszonej w Dzienniku Ustaw z dnia 31 lipca 1928 r., Nr. 73, poz. 665 oraz odnoszących się do niej ujednostajnionych Postanowień Dodatkowych Międzynarodowego Komitetu Transportowego, ogłoszonych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 25 sierpnia 1928 r., Nr. 7, poz. 38, pod nagłówkiem „Taryfa Międzynarodowa (T. M. O.)", wprowadza się do taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami T-wa Kolei Rzeszy Niemieckiej z jednej strony a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, ważnej od dnia 1 czerwca 1928 r. i ogłoszonej w Monitorze Polskim z dnia 18 maja 1928 r., Nr. 114, — następujące zmiany i uzupełnienia:

I. W przedmowie.

1. Skreśla się postanowienie, zawarte w punkcie 1.
2. Ustęp b) punktu 2 otrzymuje brzmienie następujące:

„b) w Polsce przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych".

II. W Rozdziale I. Postanowienia Szczególne o przewozie osób i bagażu

Postanowienia Szczególne Rozdziału I skreśla się (od str. 4 do 7 włącznie), a wzamian nich wprowadza się co następuje:

„Rozdział I. Postanowienia Wspólne.

1) **Przewóz osób i bagażu odbywa się**: a) na zasadach Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznemi (T. M. O) oraz ujednostajnionych postanowień dodatkowych Międzynarodowego Komitetu Transportowego, oraz

b) Postanowień Szczególnych i Tabel opłat (Rozdział II i III) taryfy niniejszej;

2) **Przewóz przesyłek ekspresowych odbywa się:**

na podstawie Postanowień i Tabel opłat, zawartych w Rozdziale IV taryfy niniejszej.

Rozdział II. Postanowienia Szczególne o przewozie osób i bagażu.

§ 1.

(Do art. 1 K. M O. — Koleje żelazne i przewozy, do których stosuje się Konwencja).

Taryfa ustala wydawanie biletów kartonowych systemu Edmonsona na przejazd w jedną stronę oraz odprawę bagażu pomiędzy wyszczególnionemi na stronach 9—16 stacjami wysłania i przeznaczenia. Bilety wydawane będą jednak tylko w tych relacjach, w których zajdzie po temu konieczna potrzeba. Biletów blankietowych wydawać się nie będzie.

§ 2.

(Do art. 7 K. M. O. — Zniżka opłat za przejazd dzieci).

Dzieci w wieku od ukończonych lat 4-ch do ukończonych lat 10-ciu oraz dzieci młodsze w wieku poniżej lat 4-ch, dla których zażądano miejsca oddzielnego, przewozi się za połowę ceny biletów dla dorosłych.

§ 3.

(Do art. 8 K. M. O. — Okres ważności biletów).

Okres ważności biletów wynosi 15 dni.

§ 4.

(Do art. 10 K. M. O. — Zatrzymywanie się na stacjach pośrednich).

Przerywać podróż wolno w czasie ważności biletu — o ile temu nie stoją na przeszkodzie przepisy paszportowe-policyjne:

a) w Niemczech jeden raz bez żadnych formalności,

b) w Polsce dwa razy pod warunkiem odpowiedniego poświadczenia przerwy podróży na bilecie przez organy stacji, natychmiast po opuszczeniu pociągu,

c) w Rumunji jeden raz pod warunkiem poświadczenia na bilecie przerwy podróży przez stację natychmiast po przyjściu pociągu.

§ 5.

(Do art. 11 K. M. O. — Przejście do innej klasy lub pociągu.)

Za przejście do wagonu kla-y wyższej lub do pociągu wyższej kategorji niż wskazane na bilecie, podróżny uiszcza opłatę za przestrzeń przejechaną, według przepisów odnośnych Zarządów Kolejowych.

§ 6.

(Do art. 15 K. M. O. — Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych).

1) Waga bagażu ręcznego nie może przewyższać w Niemczech 25 kg., a w Rumunji 30 kg.

2) Jeżeli ilość bagażu ręcznego przewyższa pojemność, przeznaczonego na to miejsca, lub jego waga przekracza ustaloną granicę, to postępuje się z nim według przepisów tego Państwa, w którem stwierdzono powyższe uchybienie.

3) W razie zabrania ze sobą do wagonu osobowego małych psów lub innych małych zwierząt domowych, stosuje się do nich przepisy taryf wewnętrtnych, zainteresowanych Zarządów Kolejowych.

§ 7.

(Do art. 16 K. M. O. — Spóźnienie się pociągów. Strata połączeń. Odwołanie pociągów).

Przy użyciu pociągów bezpośrednich połączeń do dalszej jazdy obowiązują postanowienia taryfy wewnętrznej każdego z uczestniczących Zarządów Kolejowych.

§ 8.

(Do art. 17 K. M. O. — Określenie bagażu. Przedmioty, wyłączone od przewozu).

Bezpośredni przewóz psów lub innych małych zwierząt jest dopuszczalny jako bagaż.

§ 9.

(Do art. 20 K. M. O. — Nadawanie bagażu. Kwit bagażowy).

1) Bagaż odprawia się za bezpośredniemi kwitami bagażowemi, przewidzianemi przez K. M. O.

2) Przy nadawaniu bagażu na kolejach rumuńskich pobiera się 20 Lei od każdej przesyłki jako opłatę manipulacyjną.

§ 10.

(Do art. 35 K. M. O. — Deklaracja interesu w dostawie).

Deklaracja interesu w dostawie musi być podana w walucie taryfowej (R. M).

Rozdział III. Przewóz osób i bagażu przez Berlin.

(Otrzymuje dotychszasową redakcję Działu E, Rozdziału I).

Rozdział IV. Przepisy specjalne dla niektórych dworców.

(Otrzymuje dotychczasową redakcję Działu G, Rozdziału I).

Rozdział V. Tabele opłat.

(Otrzymuje dotychczasową redakcję Rozdziału II).

Rozdział VI. Przesyłki ekspresowe.

(Otrzymuje dotychczasową redakcję Rozdziału III).

Nr. III/Os. 8350/28.

Poz. 71. Górnośląska taryfa sąsiedzka kolei wąskotorowych. Wprowadzenie dodatku II.

Z ważnością od 1 października 1928 r. wprowadza się do taryfy powyższej dodatek II.

Poszczególne egzemplarze dodatku tego, jako załącznika do niniejszego Dz. T. i Z. K., nabyć można po cenie na nim uwidocznionej w Kasie tacyjnej w Katowicach.

Nr. III/N. 11119/28.

Poz. 72 Polsko-Rumuński Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, Część I oraz Część II, Zeszyt 1 i 2.

Z niem 1 października 1928 wchodzą w życie:

1) Dodatek I do Taryfy towarowej, Część I, dla komunikacji związkowej pomiędzy stacjami Polskich Kolei Państwowych (łącznie ze stacjami, położonemi na obszarze W. M. Gdańska) z jednej strony, a stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 2, poz. 12).

2) Dodatek II do Taryfy towarowej Część II, Zeszyt 1, na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei polskich (łącznie ze stacjami, położonemi na obszarze W. M. Gdańska) z jednej strony, a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 2, poz. 12).

3) Dodatek II do Taryfy towarowej, Część II, Zeszyt 2, na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowemi Danzig (Gdańsk) i Gdynia z jednej strony, a stacjami rumuńskiemi z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 2, poz. 12).

Egzemplarze tych dodatków, jako załącznik do niniejszego Dz. T. i Z. K., nabywać można w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych po cenie na nich oznaczonej.

Nr. III/R. 9972/28.

Poz. 73. Taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Danją, Szwecją i Norwegją z jednej strony a Polską i obszarem W. M. Gdańska z drugiej strony.

Z dniem 1 października 1928 r. wchodzi w życie nowe wydanie taryfy na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Danją, Szwecją i Norwegją z jednej strony a Polską i obszarem W. M. Gdańska z drugiej strony.

Taryfa ta ustala przewóz osób i bagażu w pomienionej komunikacji na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznemi (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 73, poz. 665), odnoszących do niej Ujednostajnionych Postanowień Dodatkowych (Dz. Tar. i Zarządz. Kolej. z 1928 r. Nr. 7, poz. 38 — T. M. O.)., oraz Postanowień Szczególnych, zawierających pewne odchylenia od K. M. O.

Równocześnie traci moc obowiązującą Taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Danją, Szwecją i Norwegją z jednej strony a Polską z obszarem W. M Gdańska z drugiej strony, obowiązująca od dnia 15 maja 1927 r., ogłoszona w Monitorze Polskim z dnia 19/V. 1927 r. Nr. 114.

Nowe wydanie taryfy powyżej wymienionej. jako załącznik do niniejszego Dziennika T. i Z. Kolejowych, jest do nabycia we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych oraz w Administracji tegoż Dziennika.

Nr. III/Os. 11101/28.

Poz. 74. Taryfa Międzynarodowa na przewóz osób i bagażu kolejami żelaznemi (T M. O.).

Z dniem 1 października 1928 r. wprowadza się w Taryfie Międzynarodowej na przewóz osób i bagażu kolejami żelaznemi (T. M. O.), ogłoszonej w Dzienniku Taryf i Zarządzeń kolejowych z dnia 25 sierpnia 1928 r. Nr. 7, poz. 38 następujące zmiany i uzupełnienia:

Do art. 6.

Numerację ujednostajnionych postanowień wykonawczych zmienia się jak następuje: punkt 1 otrzymuje Nr. 4, punkt 2—Nr. 1, punkt 3—Nr. 2, punkt 4—Nr. 3, numeracja punktów 5 i 6 pozostaje bez zmiany.

Do art. 9.

Ujednostajnione postanowienie wykonawcze do p. 2 skreśla się. Ustęp drugi postanowienia wykonawczego p. 1 otrzymuje Nr. 2.

Do art. 26.

Ujednostajnione postanowienia wykonawcze Nr. 1, 2 i 3 skreśla się i zastępuje się je jednocześnie ujednostajnionemi postanowieniami wykonawczemi Nr. 1, 2, 3 i 4 treści następującej:

1. Kolej żelazna może żądać, aby podróżny do roszczenia o zwrot częściowej lub całkowitej opłaty uiszczonej za bilet lub za przewóz bagażu dołączył potrzebne jej dowody.

2. Jeżeli podróżny okaże na stacji pośredniej bilet ważny na szlak, na jaki opiewa jego bilet i złoży oświadczenie, że chce zaniechać dalszej jazdy, to może otrzymać od tej stacji poświadczenie stosownie do swego oświadczenia; jeżeli podróżny zaniecha podróży na stacji wyjazdu, to może otrzymać odnośne poświadczenie od tej stacji.

Poświadczenie to należy dołączyć do roszczenia o całkowity lub częściowy zwrot opłaty za przejazd. Nie zwalnia to jednak podróżnego od obowiązku dołączenia innych dowodów wymaganych przez kolej żelazną.

3. Podróżny, który z powodu braku miejsca w klasie wagonu odpowiadającej jego biletowi, zajmie wskazane mu miejsce w niższej klasie i uzyska na to od kolei żelaznej urzędowe poświadczenie, ma prawo żądać zwrotu różnicy między ceną zapłaconą za bilet a ceną, którąby miał zapłacić za przejechane szlaki i klasy.

4. Dla obliczenia kwoty, którą należy zwrócić, stosuje się kurs, który był stosowany przy pobraniu opłaty za przejazd, zaś dla wypłaty różnicy ceny podróżnemu, stosuje się kurs dnia wypłaty.

Nr. III/R w. 11354/28.

Poz. 75. Taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami Polskich Kolei Państwowych, położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska, jak również pomiędzy stacjami kolei, będących w zarządzie Polskich Kolei Państwowych z jednej strony, a stacjami Towarzystwa Kolei Rzeszy Niemieckiej i niemieckiemi kolejami prywatnemi z drugiej strony tudzież pomiędzy stacjami Towarzystwa Kolei Rzeszy Niemieckiej, tranzytem przez linje Polskich Kolei Państwowych,

obowiązująca od dnia 1 lutego 1928 r., ogłoszona w Monitorze Polskim z dnia 26 stycznia 1928 r. Nr. 21.

Z ważnością od 1 października 1928 r. wchodzi w życie Dodatek III do Taryfy wymienionej powyżej.

Dodatek ten zawiera:

I. Nowe przepisy i postanowienia, ustalające:

a) przewóz osób i bagażu w komunikacji polsko-niemieckiej na zasadach Konwencji Międzynarodowej (K. M. O., ogłoszonej w Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr. 73, poz. 665), Postanowień Ujednostajnionych (Dz. T. i Z. K. z 1928 r., Nr. 7, poz. 38) i Szczególnych Postanowień Dodatkowych do tejże Konwencji (odchylenia) oraz

b) przewóz przesyłek ekspresowych na podstawie specjalnych postanowień, wyszczególnionych na str. 13—20 Części I Taryfy („5. Przesyłki nadzwyczajne").

II. Zmiany i uzupełnienia niemieckich tabel rozdzielczych, jakie wchodzą w życie od 7 października r. b. z powodu zniesienia od tego terminu klasy IV na kolejach niemieckich.

III. Zmiany taryfowe w związku z otwarciem od dnia 7/X r. b. nowej niemieckiej linji kolejowej Mikulschitz-Brynnek, uzupełnienia Części III Taryfy „Przepisy Wykonawcze" oraz wzory nowych biletów blankietowych.

Powyższy Dodatek, jako załącznik do pomienionej taryfy polsko-niemieckiej, ważnej od dnia 1/II-1928 r., jest do nabycia we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych oraz w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych po cenie 1.40 zł za egzemplarz.

Nr. III/Os. 11311/28.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Sprostowanie.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji, ogłoszonem w Nr. 9 Dz. Taryf i Z. K. z dnia 15.IX.1928 r., pod pozycją Nr. 58, podana omyłkowo na stronie 57, w wierszu przedostatnim i ostatnim nazwa stacji: „Woronowo-Gorodiszcze", winna brzmieć: „WORONCOWO-GORODISZCZE".

B. OBWIESZCZENIA.

Polskie Koleje Państwowe.

1) Niniejszem podaje się do wiadomości, że z dniem 1 października 1928, ładownia kopalniana „Kopalnia Książątko", otrzymuje nazwę „Zjednoczone Kopalnie Brada Książątko II", a ładownia kopalniana „Zjednoczone Kopalnie Brada Książątko", nazwę „Zjednoczone Kopalnie Brada Książątko I".

W związku z tem w Spisie stacyj, przystanków i ładowni kolejowych oraz w Wykazie odległości taryfowych odnośne ładownie kopalniane otrzymują z dniem 1 października 1928, zmienione w sposób powyższy nazwy.

Nr. III/Tb. 9690/28.

2) Wskutek przepełnienia st. Zakopane wagonami i ładunkami z powodu opieszałego odbioru przesyłek przez adresatów, Dyrekcja K. P. w Krakowie zarządziła na mocy art. 80, p. 8, Części I Tar. Tow. z dniem 24 sierpnia 1928 r., aż do odwołania podwyższenie postojowego o 100%, składowego o 300%, oraz skrócenie terminu wolnego od postojowego do 6-ciu godzin dla wagonów do 30 tonn, do 9-ciu zaś godzin dla wagonów 30 tonnowych i wyżej.

Powyższe zarządzenie Minister Komunikacji zatwierdził w dn. 29.VIII.1928 r.

Nr. IV/12114/13/28.

3) Z powodu przepełnienia st. Łódź Kal. wagonami wskutek opieszałego wyładunku i odbioru przesyłek przez adresatów, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie, zarządziła na mocy art. 80, p.8, Cz. I Tar. Tow. z dniem 30 sierpnia 1928, aż do odwołania, skrócenie ulgowego terminu postoju wagonów na placach ogólnych pod wyładunkiem — do sześciu godzin dla wagonów o ładowności poniżej 30 tonn i do dziewięciu godzin dla wagonów o ładowności 30 tonn i wyżej.

Powyższe zarządzenie Minister Komunikacji zatwierdził w dniu 1 września 1928 r.".

Nr. IV/12313/13/28.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 43131